1418 дней длилась Великая Отечественная война, и за эти дни столько накопилось всего, что трудно осмыслить и за века. Для того, чтобы не повторилось страшное прошлое, о нём надо знать всё в мельчайших подробностях. Одной из «мелочей», которая унесла жизни тысяч человек, было строительство небольшой железнодорожной ветки, которую в народе прозвали «Берлинкой».

Сталинградское сражение (17.07.1942 г. – 2.02.1943 г.) одно из знаковых событий Второй мировой войны, этого не отрицает никто. Сосредоточившись на этом, многие историки не придают внимания многим сопутствующим ему фактам. А факты иногда жестокие и бесчеловечные.

Воронежское противостояние

К середине июня 1942 г. соотношение сил на юге изменилось в пользу фашистской Германии, и командование вермахта приступило к подготовке стратегического наступления. План первой фазы этого наступления получил название «Блау» («Синяя»). Целью этой фазы, получившей наименование «Клаузевиц», было окружение и уничтожение войск Юго-Западного фронта. После этого предполагалось разделить группу армий «Юг» на две самостоятельные группы «А» и «Б».

Группа «Б», куда входили, кроме немецких 4-й танковой, 2-й и 6-й полевых армий, и армии сателлитов Германии – Румынии, Венгрии и Италии, должна была развивать наступление на Сталинград и Кавказ. Но главная ударная сила группы «Вейхс» – 4-я танковая армия – застопорилась у Воронежа. Это раздрожало Гитлера. Вместо того, чтобы поддерживать 62-ю и 2-ю полевые армии, танкисты топтались у Воронежа. Окружения советских войск между реками Осколом, Доном и Донцом не получилось. Потрёпанные советские воинские части отходили к Сталинграду.

Дон в районе Коротояка и Лисок позволил задержать немецко-фашистские войска и организовать Сталинградский фронт.

Узловая станция Лиски

В своих записках начальник Генерального штаба Вермахта Франц Гальдер писал: «*Основные силы подвижных соединений 6-й армии следовало сосредоточить в направлении Свободы* (так именовались Лиски – *В. К.*), *но в районе Свободы и Коротояка противник снова активизировался*».

А как сосредоточишь армию, рвущуюся к Сталинграду, если непокорные Лиски не пускают её на железную дорогу Харьков-Лиски-Ростов? Зачастую на исход больших сражений оказывают влияние небольшие населённые пункты, особенно узловые железнодорожные станции. Их роль на суше подобна островам в океане. Недаром за взятие таких пунктов полагались государственные салюты. Одним из таких пунктов была узловая станция Лиски, сыгравшая большую роль в стойкости Сталинграда, хотя и была на значительном рсстоянии от него. На полгода Дон в районе Коротояка стал непреодолимой преградой на Сталинградском направлении. И расстрелянные, но не сдающиеся Лиски превратились в железнодорожную крепость на Донском фронте. Лиски нельзя было ни обойти, ни объехать.

В конце сентября 1942 г. наступающие немецко-фашистские войска в составе 80 дивизий нуждались в снабжении, а Лиски, как кость в горле, препятствовали этому с харьковского направления. Тогда и появилась у штабистов вермахта идея обойти Лиски, спешно построив тридцатишестикилометровую железнодорожную ветку Острогожск – Евдоково (Каменка), и выйти на ростовскую железную дорогу.

На карту с грифом строжайшей секретности нанесли трассу «берлинской дороги» Берлин – Ростов. Спустя десятилетия карта этой дороги была найдена в столичных архивах Германии.

Дорога на крови

Строительство дороги началось в августе 1942 года. 36 км от острогожской слободы Гнилое до Евдоково были проложены по балкам, оврагам, меловым буграм и болотистым солончакам. Всего за три месяца легла на местности зловещая «Берлинка», как её прозвали подневольные строители, легла в буквальном смысле слова на человеческие кости и пропиталась кровью.

Впервые я услышал об этой дороге от своего друга Ивана Черкасова ещё в 2001 году в один из приездов на малую Родину. Иван на девять лет старше меня и в семнадцатилетнем возрасте был направлен немцами на строительство этой дороги. Но им с товарищем удалось тогда бежать и укрыться от фашистов. Я с большим интересом выслушал его рассказ, но в официальной литературе не нашёл упоминаний об этой дороге. О ней вдруг заговорили в 2005 году, когда была обнаружена карта этой дороги, и рассказы местных жителей о ней из разряда мифов превратились в быль.

Для железнодорожного полотна надо было вынуть тысячи кубометров грунта, срез земли производился вручную. Были созданы несколько лагерей военнопленных, общей численностью около 30 тысяч. На строительстве этой дороги пленных заставляли работать по 18 часов в сутки, а кормили просом с водой, баландой, иногда варили протухшую конину – падаль. Ежедневно только в одном лагере от голода и болезней умирало по 50 человек. По свидетельствам местных жителей на протяжении 36 км дороги зарыты останки тысяч советских солдат и офицеров.

Дорогу строили одновременно со стороны как Острогожска, так и Евдоково. У съезда на трассу дороги у Евдоково стоит скромный обелиск с небольшой надписью: «*Здесь проходила железная дорога из Острогожска, построенная в 1942 году советскими военнопленными. Сотни из них навечно остались у железнодорожной насыпи. Имена их неизвестны*».

Отступая, немцы взорвали и сожгли почти готовую железную дорогу, и сегодня её трасса малоизвестна. О ней напоминают обелиски и небольшие памятники, поставленные вдоль неё усилиями местных жителей, которые ещё помнили, что творилось здесь летом – осенью 1942 года.

Строительство «Берлинки»

Начатое в августе строительство дороги было закончено к ноябрю 1942г., но воспользоваться ею оккупанты не смогли.

О дороге знала наша разведка, но не придавала ей большого значения. Только в октябре 1942 г. на неё обратили внимание, когда 21 октября главный диверсант КГБ Павел Судоплатов получил донесение, что от станции Каменка (Евдоково) в сторону Лисок (Ростовское направление – *В. К.*) немцы снимают вторые железнодорожные пути, чтобы использовать их для строительства ветки Евдоково-Острогожск.

23 ноября 1942 г. было завершено окружение Сталинградской группировки немецко-фашистских войск, и никак нельзя было допускать её снабжения, обещанное Гитлером Паулюсу. Нужно было уничтожить «Берлинку». Дорогу не только взяли под наблюдение, но начались и регулярные её бомбардировки. Ещё 29 октября при налёте группы ИЛ-2 на разъезд Новая Сотня под Острогожском был уничтожен склад боезапасов, готовящихся к переброске в Евдоково.

В ноябре железная дорога была в основном готова. Она представляла собой одну колею и множество мостов на деревянных опорах. Самый длинный мост в 400 метров был построен в районе села Петренково в сторону хутора Пахолок. В самом хуторе был построен вокзал и «бассейн» для заправки паровозов. Но во время строительства дороги были и непредвиденные накладки. Так, у хутора Михново местный житель поправил немецких инженеров, предложив обойти якобы гиблое место. А когда фашисты пустили по ветке пробный эшелон, вагоны и платформы ушли под землю. На этом месте «Берлинки» сразу образовалось карстовое озеро.

Эта дорога не стала памятником тысячам советских военнопленных, остающимися безымянными до сих пор. Но местные жители, пережившие страшные дни оккупации, помнили о них и ставили памятники, иногда, на первый взгляд, странные. Сейчас хутор Пахолок жив только названием, но в его окрестностях есть подобие памятника, сваренного из остатков комбайна. В металлическом основании корявые цифры, сделанные электросваркой *«1942, чл. 2 т»*. «Человеков наших две тысячи тут закопано в 1942 году», – поясняет местный житель...

Во время отступления в ходе Острогожско-Россошанской наступательной операции наших войск фашисты взорвали полотно

«Берлинки» и все объекты дороги: мосты, вокзал в Пахолке, сооружения для заправки паровозов...

P. S. Дорога «Берлинка» лишь один эпизод в истории Великой Отечественной войны, каких было немало. Но в нём, как в зеркале отражается бесчеловечность оккупантов. Об этом мы должны помнить всегда. И в заключение хочу привести надпись на одном народном памятнике у хутора Пахолок: «*Не забывайте нас… Советским военнопленным, гражданам СССР, замученным в концентрационных лагерях*».

Но помним ли мы всё и всех? Сегодня это главный вопрос человечества!

г. Острогожск Воронежская обл.
5 июля 2015 г.